

第5回立山町公共交通活性化協議会会議録（要約版）

日 時 令和7年9月2日（火） 14時15分～17時17分

会 場 立山町元気交流ステーション1階 イベント広場

出席者 別紙「立山町公共交通活性化協議会委員名簿」のとおり

会議録

1 開 会

2 挨 捶

3 出席者紹介

4 前回までの振り返り・議論の進め方等について

5 報告事項

第22号 立山町地域公共交通計画の策定に関する最近の動向について（その3）

第23号 立山町公共交通活性化協議会交通WG（第2回）の開催結果について

第24号 立山町公共交通活性化協議会庁内WG（第1回）の開催結果について

6 協議事項

第12号 立山町の公共交通の課題、施策、取組の方向性等について

第13号 立山町の公共交通全体における関係者の役割について

第15号 立山町の公共交通全体における関係者の責任について

第16号 立山町の公共交通における望ましいサービスレベル、目標、評価・検証等について

第17号 立山町地域公共交通計画（素案）について

第18号 立山町地域公共交通計画の基本理念について

第19号 立山町地域公共交通計画に位置付ける事業について

※議論のテーマ

①立山町の公共交通における課題、施策、取組の方向性等：①と記載

②立山町の公共交通全体における関係者の役割・責任：②と記載

③立山町の公共交通における望ましいサービスレベル、目標、評価・検証等：③と記載

④立山町地域公共交通計画の基本理念・目指す姿及び当該計画に位置付ける事業：④と記載

ア ①ポイントとなる重点事業は、目立つ形で掲載しており見せ方はよい。④基本理念の「アシタ」のカタカナ表記に引っかかりがあり、表記や読み方について、意見があれば伺いたい。施策2-5のトイレや休憩室の施設整備は、町単独で支援する場合は何らかの整理が必要。トリガーワードなどの専門用語には、注意書きを入れるなど、分かりやすく表記してほしい。（町）

イ ②関係者の役割・責任に「投資」の文言を盛り込むに当たっては、財政支援が求められることとなる。実効性のある施策を期待したい。③サービスレベルについては、「実情に即した運行」の具体や、枝の中心市街地における朝夕とそれ以外の時間帯との整合性が理解できなかった。④基本理念の「アシタ」のカタカナ表記や「ヒト」「マチ」「アシタ」の並列表記、誰にとっての「ちょうどいい」なのかについては、議論が必要。また、就職説明会の開催等の人材の共同募集は、県との共同実施の実現可能性が未知数であり、表現も含めて事前に相談いただきたい。

(県)

ウ ④A I オンデマンド交通の導入検討時には、可能な限り各市町村の事例などの情報提供や助言をしたい。また、車両の導入及び快適性の向上の施策については、ハイエース型の小型ワゴンの活用を検討しては。タクシーの乗合化は、正しい表現に変更した方がよい。(国)

エ ④重点事業の決め方を知りたい。関係者間で重点事業に関する認識の相違がないかを確認する必要がある。A I オンデマンド交通の導入に当たっては、収支の試算や、特に既存の交通事業者との協議を踏まえ、検討を進めてほしい。③サービスレベルの設定根拠を教えてほしい。この部分には、住民や観光客のニーズも踏まえた検討が必要。進捗管理の部分は、モニタリング回数をもう少し増やすことが望ましい。また、評価シートA、Bの使い方を説明してほしい。施策と指標を網羅的にみられるよう、他事例等も参考に、A 3版横に一覧で整理してはどうか。(国)

オ ④基本方針4に自分たちで取り組む点が、重点事業として盛り込まれておりよいと感じた。②公共交通ネットワークの中に、稚子塚駅が生活拠点駅として位置付けられており、大変ありがたい。また、中心市街地以外が実情に即した運行とされていることに不安を覚える。関係者の役割・責任の部分にあった「投資」の文言は、税金が垂れ流される意味ではなく未来に向けたリターンがあるものと受け止めたが、あって

いるか。(利用者)

カ ④施策 1-2 実態に合わせた町営バスネットワークの再編に越中三郷駅との接続に関する意見が反映されていない。施策 2-9 事業収入の拡大に向けた取組の促進については、立山線沿線の廃駅や木造駅などの観光資源をPRに活用するとよい。施策 3-1 生活を豊かにする駅機能の拡充については、駅を公共施設や宅急便等の経由施設とし、防犯対策を行うことにより安心できる駅づくりをしてほしい。施策 4-2 利用するきっかけ(インセンティブ)の創出では、富山市内への往復乗車券の廉価での販売を検討してほしい。観光分野における公共交通 PR 促進で

は、アルピコ交通のヘッドマークの販売事例を参考にしてはどうか。また、新たに地元アニメ会社との協力により商品を販売できるとよい。

（利用者）

キ ③サービスレベルは、住民サービスあるいは企業努力であり、収支率を明確にした方がよい。（利用者）

ク ①基本方針4を見て、我々住民も町と一緒に頑張っていかなければならないと思った。③サービスレベルは、運行本数だけではなく、使う側の使い勝手を踏まえ、ソフト面で改善できればありがたい。また、目標については、5年間だけでなく1年ごとの目標を示す方がよい。④通勤者に対する補助など、対象を絞った利用者増加策を検討した方がよい。（利用者）

ケ ①課題4の事業環境の改善については、コロナ禍前と比べ運転手は約8割に減少しており、特に夜の需要が相当数減少している。また、スマホ配車やカード決済対応などにより、経費は増加しており、経営環境は大変厳しい状況。②関係者の役割、責任については、既存の交通事業者の活用の要素を追記してほしい。④A I オンデマンド交通等を導入する際には、可能な限り、地域事業者の意向等も反映する形でお願いしたい。（タクシー事業者）

コ ④運転手の確保について、県の会議でも、市町村担当者との意識の差を感じた。この程度の施策で、令和10年まで現状維持できる運転手数を確保できるのか非常に疑問。適正利潤等が確保できる貸切バス等の仕事を減らしてまで、行政主体のコミュニティバスや生活路線を運行している現状が、事業者の経営を厳しくしている点もご理解いただきたい。また、安全面の障害は、ハードだけではなくソフトであるダイヤにもあることを認識してほしい。利用者目線のみならず、事業者目線も意識し、計画を進めてほしい。（バス事業者）

サ 富山地方鉄道鉄道線のあり方検討会立山線分科会において、立山線は観光路線として重要であり、存続を目指すとする方針が、富山県知事と立山町長から示されたことは、非常にありがたく思っている。②役割、責任について、公共交通の要否、そのサービスレベルなどを地域、住民、交通事業者が自分事として考えていく転換期にある現在、県地域交通戦略で整理されたことが追記されたことは、非常にありがたい。また、主体となる行政、交通事業者、町民に受益者を加えたことは、新しい考え方として評価したい。④基本理念は、社会情勢の変化を受け入れ、人口減少や運転手不足等の中で、身の丈にあった、必要なレベルや実現可能なレベルについて、時代の変化を柔軟に捉えながら、“ちょうどいい”

たてやま型の公共交通の実現を目指すといった新しい表現であり、感心し賛同した。地域と行政、事業者が一緒に取り組んでいくことが重要であり、ポイントは、利用者が他人事ではなく、自分事と捉えることがある。(鉄道事業者)

シ ①基本方針3では、都市計画マスタープランや立地適正化計画に触れずに駅周辺まちづくりの推進と観光まちづくりの推進の2本立てとしたところに、少し違和感がある。また、運転手と運転士の表現は統一した方がよい。②関係者の役割、責任について、町民の責任の欄にある「施策事業への資金面での参加・協力」という表現は、インパクトが強いのではないか。③運転手の確保が大きな課題であり、可能ならばその視点を基本方針2の目標に入れられればよい。(道路管理者)

ス ④施策1-2では障害者の視点も含め、絶えずダイヤや運行本数の見直しを行ってほしい。交通弱者の視点で見ると添乗等の利用補助を担うボランティアが配置されると非常に助かる。施策1-7駅付帯施設の保全については、費用の面もあるが、規模の大きなパーク&ライド駐車場の整備は、鉄道利用向上の面で効果的なのではないか。(福祉団体)

セ ④クロスセクターの考え方方が基本理念に盛り込まれたものと思う。鉄道を幹とする交通体系も事業が成立しなければ、利益が出ず報酬が上がらない負の連鎖となる。鉄道事業の規制緩和以降、どの事業者も経費抑制のために労働条件を下げてきた歴史があり、いつ運転手不足でバスや電車が止まってもおかしくない状況にある。事業性と運転手の役割・価値の関係性がしっかりと押さえられ、運転手という職業が求められるならば、責任を果たしていきたいと思っている。また、運転士確保の施策は、採用につながるもっと実効性がある施策とすべきである。基本理念のキャッチフレーズは答えが何か1つに言い表せるものではなく、一人一人にその答えがそれぞれにあってもよいと思っている。今回の案は、今の時代には、皆さん的心に入りやすい表現であると思う。(労働者団体)

ソ バスに関する事故では、歩行者や車が悪くとも、乗客の矛先はバスの運転手に向きがちであり、運転手はこのような理不尽な中、業務にあたっておられる。交通事業では、ダイヤや運行などの工夫により事故が起きない“ちょうどいい”を考えてほしい。(公安委員会)

タ ①計画策定に際しては、夢と現実のギャップを、今一度しっかりと踏まえる必要がある。マキシマム、ミニマムのいずれで作成するのか。④基本理念の「アシタ」や「ちょうどいい」など、その言葉を使った意味合いを明確に示した方がよい。また、関係者の役割、責任の部分にある「立

「山町の目指す姿」は、どのような姿か。基本理念等の部分において明確に示した方が分かりやすい。利用者増はマストである一方で、他の行政サービスとのバランスについても吟味が必要と感じる。(町(教育))

チ ②安全第一及び運転手不足への対応を念頭に考える必要がある。役割・責任に記載した「投資」については、県の計画やクロスセクター効果などを踏まえた補足説明が必要。交通事業者の役割としては、既存事業者をどう活用するかが今後重要となってくると認識しており、町民の役割には、車内事故防止への努力・協力などを盛り込むことも一案である。今後の町民の役割としては、お金の面もあるかもしれないが、手間や労働力の提供が増加すると考えられる。③実情に即した運行は、P D C Aサイクルの中で経過を見ていく必要もあると思う。④基本理念は、議論の余地があると思う反面、これが“ちょうどいい”と思ったりもしている。ここは、町民に向けた広報の観点を踏まえ、今後調整が必要なところ。(学識経験者)

⇒挙手全員により、第12号、第13号、第15号は原案のとおり承認。

7 その他

ア 今朝の新聞にも掲載された立山線の廃止について、町長の財政負担に関する発言について分かることがあれば教えてほしい。(利用者)
イ 立山線の基本的な方針が示されたもので、詳細は今後の協議である。(鉄道事業者)

8 閉会